

piper, șofran, bumbac, camelot, diferite piei și alte mărfuri sosite « de peste mare ». Către ultimii ani ai secolului al XIV-lea, mărturia lui Hans Schiltberger este categorică. El vizitează « un oraș Brăila », unde « cocelele și galeele își descarcă mărfurile aduse de negustori din păgînătate »¹, adică produsele orientale. Cocelele și galeele erau nave anume destinate comerțului, primele fiind de mare capacitate². Termenul folosit de Schiltberger, acela de *niderlegung*, arată că orașul a avut, probabil, drept de depozit al unor asemenea mărfuri³; de aici, brașovenii le-au transportat spre Transilvania, tot timpul, în primele decenii ale secolului al XV-lea: dovadă privilegiile date lor de domniii Țării Românești la 21 noiembrie 1421, 23 octombrie 1422, 1424, 30 ianuarie 1424 și 8 aprilie 1437⁴. Autorul unei continuări la cronică lui Andrei de Ratisbona cunoaște, la 1461, două centre importante la Dunărea de jos, Brăila și Chilia⁵. Un an mai târziu, flota otomană (25 de trirene și 150 de vase), venind prin deltă, arde acest « oraș al dacilor »⁶, în care fac un comerț *mai mare decît în toate orașele țării*⁷. Aprecierea cronicarului bizantin Chalcocondil, contemporan al evenimentelor relatate, situează deci Brăila pe primul loc pentru importul și exportul Țării Românești pe ruta Mării Negre. Repede refăcută, ea cunoaște o nouă pustiire, la 1470, a ostașilor lui Ștefan cel Mare, act nu numai politic, dar poate și economic, pentru a înlătura concurența acestui centru în comerțul maritim⁸. În sfîrșit, orașul întărit « Brilagum sive Braylorum » este indicat, într-un raport străin, ca loc de îmbarcare într-o eventuală campanie militară împotriva otomanilor⁹.

În concluzie, de la mijlocul secolului al XIV-lea, cînd apare pentru prima dată în documente, Brăila a fost principala poartă de intrare pentru comerțul maritim al Țării Românești: ea a păstrat acest loc și după ce Marea Neagră trece sub controlul turcesc. Abia după ocuparea orașului de otomani, în 1543, și transformarea teritoriului înconjurător în raia, întregul trafic intră direct în mîinile neguțătorilor turci și levantini.

În felul acesta, drumul Mării Negre a fost o realitate pentru comerțul Țării Românești, în secolele XIV—XVI, la fel ca în perioada precedentă. De aceea, pînă la afirmarea definitivă a supremației Porții Otomane, politica domnilor Țării Românești a urmărit ieșirea și controlul centrelor negoțului maritim.

Cercetarea *drumurilor de uscat* este de asemenea concludentă pentru legăturile economice cu Peninsula Balcanică. Trecerea peste Dunăre s-a făcut tot pe la vechile vaduri Calafat—Vidin, Țibru (Țibăr), Bechet—Rahova, Turnu—Nicopole, Zimnicea—Șiștov, Giurgiu—Rusciuc, Drîstor (Silistra), Orașul de

¹ « Und ein stadt die ist genandt Uebereyl. . . do haben die kocken und die galein ir nider legung, die chauffmanschaft pringen auss der Heidenschaft»: *Hans Schiltberger Reisebuch*, ed. V. Langmantel, p. 52.

² F. Thiriet, *Régestes*, vol. II, Paris, 1959, indicele p. 284 și 287.

³ *Ibidem*, glosarul, p. 172, și N. Iorga, *Istoria comerțului românesc*, vol. I, p. 56—57.

⁴ I. Bogdan, *Documente*, p. 4—5, 12, 16—17, 23, 28, 34—35 și 73.

⁵ N. Iorga, *Acte și fragmente*, vol. III, p. 38.

⁶ Adică al românilor.

⁷ Laonic Chalcocondil, *Expuneri istorice*, ed. V. Grecu, București, 1958, p. 285 (subl. ns.).

⁸ N. Iorga, *Istoria comerțului românesc*, vol. I, p. 104.

⁹ N. Iorga, *Acte și fragmente*. . . , vol. III, p. 62.